

hoogte bedraagt 6½-7 m. Door de versieringen en de hoge ligging is het een aantrekkelijk bouwwerk. Lange tijd werd het huis bewoond door de familie Tubergen. Door verwaarlozing heeft het huis ernstig te lijden. De foto uit omstreeks 1920 toont het huis nog in welstand, met op de voorgrond de 's Gravelandsche Paardetram.

F. Renou

Op zijn nog steeds niet aflatende speurtocht naar het Hilversumse verleden, stuitte dhr. De Lange onlangs in het gemeentelijk archief op een tot nu toe onbekend gebleven boekwerkje van R.W.J.C. van den Wall Bake. Hij heeft dit uitgebreid bestudeerd en haalde er voor ons blad twee interessante onderwerpen uit, die in het volgende artikel ruime aandacht krijgen. De nummers korresponderen met de betreffende pagina's uit het boekje.

#### RONDOM DE SPOORWEGAANSLUITING VAN 1874.

Uit: 'Levensherinneringen van R.W.J.C. van den Wall Bake (1843-1910)', aanwezig in het oud-archief van de gemeente Hilversum.

(6) De schrijver werd 22-3-1843 geboren als zoon van Herman Adriaan Bake, destijds muntmeester te Utrecht. Zijn vader heeft overigens diverse functies op technisch gebied gehad. Zelf is hij via de technische school te Utrecht in de praktijk gekomen. Eerst op een ijzergieterij als leerling-modelmaker, leerling-bankwerker en tekenaar, dan als tekenaar op een fabriek van spoorwégmaterieel te Brussel en vervolgens op een dergelijk bedrijf van de Staats Spoorwegen te Utrecht, waar hij in 1864 tot directeur werd benoemd. Dit was een bedrijf met 3 à 400 man personeel. (33) "Omstreeks Kerstmis 1866 werd mij door mijn oom Jan Willem

Bake gevraagd, of ik adjunct-administrateur van de Hollandse Spoorweg wilde worden op een tractement van f3000,-. Zo'n aanbod, om op 23-jarige leeftijd onderdirecteur van de oudste en rijkste spoorwegmaatschappij te worden, was iets ongehooflijks. Mijn oom zei dat hij wel mijn naam genoemd had, maar tevens bezwaar had gemaakt tegen de familierelatie. (34) De Raad van Administratie had echter naar mij geïnformeerd en zijn keuze op mij gevestigd. Ik kon als ik wilde dadelijk in dienst treden. De datum werd bepaald op 1 mei 1867. (35) Ik ging met mijn gezin te Amsterdam wonen, aan de Keizersgracht bij het Melkpad. Mijn werkkring bij de Hollandse Spoorweg was niet omschreven en naar het scheen was de administrateur niet voornemens mij een zelfstandige betrekking aan te wijzen. Ik kreeg van hem verschillende opdrachten en stond eigenlijk buiten de formatie. Gewoon aan druk en zelfstandig werk, beviel mij de verandering volstrekt niet. Ik verveelde mij dikwijls op mijn bureau en zocht voor mijzelf bezigheid. De Nederlandse Rijnspoorweg was bezig de lijnen Harmelen-Breukelen en Gouda-Den Haag te bouwen, waardoor de Hollandse Spoorweg belangrijke vermindering van inkomsten te duchten had, daar tot nu toe de Hollandse lijn tussen Amsterdam en Rotterdam de kortste was en Den Haag alleen door de H.I.J.S.M. werd bediend. (36) Ik zon op represaillemaatregelen en kwam tot de conclusie, dat men goed zou doen de N.R.S. op eigen terrein te gaan bevechten door een van Amsterdam uitgaande lijn, welke in Utrecht en Zutphen zou aansluiten aan de Staats Spoorwegen en te Amersfoort aan de Centraalspoorweg. In de winter van 1867-'68 werkte ik dat denkbeeld uit en daarna sprak ik er met mijn chef over, die echter weinig op had met die uitbreiding. De rijke lijn Amsterdam-Haarlem-Rotterdam was eigenlijk steeds geëxploiteerd als een locale personenlijn met geringe snelheid. Vrachtgoederenvervoer bestond bijna niet, want gewoonlijk namen de personentreinen de enkele goederenwagens mede. De Raad van Administratie had

de indruk gekregen, dat goederenvervoer een lastpost was. Op geen enkel station was behoorlijk gelegenheid om goederen te ontvangen en af te leveren. Verbinding met, of aan- en afvoer te water was onbekend. Veel lust om daarin verandering te brengen bestond er niet. De controleur Beelenkamp was de enige die het met mij eens was, dat de Maatschappij zich op goederenvervoer moest gaan toeleggen. Met mijn Oosterspoorwegplan beoogde ik ook het scheppen van goederenvervoer op de z.g. "oude lijn". Door toevallige omstandigheden ging mijn plan niet in de doofpot. Mijn oom, de heer J.W. Bake werd door de aandeelhouders der Exploitatie-Maatschappij (de Staats Spoorwegen, eigenares van de fabriek te Utrecht) met o.a. de heren Mr. E.N. Rahusen en A.C. Wertheim benoemd in een commissie, om middelen te beramen om die Maatschappij op de been te houden, want insolventie was dreigend. De aandelen stonden op  $\pm$  20% en de regering (Mr. J. Heemskerk Azn.) wilde niet steunen. (37) Door mijn bekendheid met de zaken dier Maatschappij, werd ik door mijn oom dikwijls belast met berekeningen en toelichtingen en kwam ik in contact met bovengenoemde heren. In een der gesprekken had ik de gelegenheid te wijzen op de voordelen ener aansluiting van de Staats- en Hollandse lijnen, om de eerste minder afhankelijk te maken van de Rijnspoorweg. Dit denkbeeld viel in goede aarde en door die heren werd ook de heer J.W. Bake er warm voor. De zaak kon echter niet doorgaan, voordat ene aan de heren Sieberg en Holtzman verleende concessie Amsterdam-Hilversum-Nijkerk vervallen was. Mijn werk, of liever mijn gemis aan vast werk bij de H.I.J.S.M., beviel mij nog altijd niet en in de eerste maanden van 1869 trok ik de stoute schoenen aan en deelde aan mijn oom en chef mede, dat ik het zo niet langer uit kon houden en naar een andere betrekking zou uitzien. (38) Kort daarna werd ik belast met alle zaken de beide technische afdelingen betreffende, zodat van toen af de ingenieur en de ingenieur-werktuigkundige onder mij kwamen te staan en

rechtstreeks met mij correspondeerden. Ik kreeg het toen onverwacht heel druk, want ik was ook lid geworden van de Regelingscommissie ener in dat jaar te Amsterdam te houden internationale tentoonstelling, welke met verbazende snelheid moest worden voorbereid. (39) Het oorlogsjaar 1870 was voor mij een interessant jaar, omdat het toeval wilde dat, toen hier te lande het leger werd gemobiliseerd, mijn oom en chef met verlof op reis was zonder enig adres achter te laten. De minister schreef, dat het in zulke buitengewone omstandigheden gewenst was dat de administrateur op zijn post was, maar de Raad van Administratie wist niet waarheen te schrijven. Na



RUDOLF WILLEM JAN CORNELIS VAN DEN WALL BAKE

1843—1910

bespreking met mij werd toen geantwoord, dat de Raad met vertrouwen de leiding aan mij overliet. Er viel heel wat te regelen, want de spoorwegen speelden bij de mobilisatie een grote rol en zo iets was nog nooit voorgekomen. (40) Met genoeg kon geconstateerd worden, dat bij het vele gebrekkige dat bij de mobilisatie aan het licht trad, geen aanmerking is gemaakt op de wijze, waarop de H.IJ.S.M. had meegewerkt. De winter 1870-'71 was wel de strengste die ik gekend hebben en de van strenge winters onafacheidelijke verwarring in de spoorwegdienst bleef niet uit. (44) Juist in die tijd (ca. 1876) had ik het met de spoorweg verbazend druk. De Oosterspoorweg had de aard van de Hollandse Spoorweg volslagen gewijzigd en eiste een totaal andere organisatie. De gehele leiding der exploitatie was aan mij opgedragen, maar ik had onder mij drie afdelingschefs, die veel ouder waren en vastgeroest in de tradities van de spoorweg Amsterdam-Rotterdam en niet zeer ontvankelijk waren voor door mij nodig geachte nieuwe begrippen. Ik moest dus alles alleen uitwerken, voorschrijven en voor de goede gang van zaken waken. Iedere hapering, iedere onduidelijkheid kwam te mijnen laste. Niet lui van aard en nog jong, zag ik niet op tegen werken tot in de nacht. Maar de zorgen over mijn vrouw kwamen erbij en allengs merkte ik dat mijn zenuwgestel een knak kreeg, waarvan het nooit weer is hersteld. Het zou nog erger worden. (45) Huisselijke zorgen en mijne drukke bezigheden lieten niet toe dat ik enige hulp in het huishouden kon geven. De spoorweg eiste al mijn tijd en inspanning. In steeds toenemende mate kwam de leiding van de gehele zaak op mijn schouders. (47) De organisatie van de afdeling Beweging, aan wier hoofd de heer Beelenkamp stond, voldeed niet. Vooral de goederendienst was gebrekkig. En hoe bekwaam, ijverig en gewillig de heer Beelenkamp ook was, voor een reorganisatie was hij, die bijna 40 jaar bij de spoorweg was en van de laagste rang was opgeklommen, niet de persoon om een nieuwe koers in te slaan. Hij vroeg mij om maar

precies op te geven hoe ik het hebben wilde, dan zou hij alles doen om in mijn geest te werken. (48) Dat was natuurlijk onmogelijk. Ik zou dan in zijn plaats moeten treden en alles in detail regelen. Ik bood hem een administratieve, rustiger werkkring aan, maar daarvan wilde hij niets weten. Wat te doen? De zaken laten lopen, terwijl ik overtuigd was dat het niet goed ging, of de man, die zeer grote verdiensten had opzij zetten. Bij mijn chef en oom, die geheel op de hoogte was en ook wel inzag dat het niet goed ging, vond ik geen steun. Hij dacht erover zijn betrekking neer te leggen en had geen lust om in te grijpen. Iets, waar hij trouwens nooit veel lust in had. De strenge winter van het jaar 1880 bracht de fouten nog duidelijker aan het licht, zodat de president van de Raad van Administratie, de heer Menschert van Vollenhoven, het nodig achtte mij erover te onderhouden. Ik zei hem in welke moeilijke positie ik was en dat ik maar één oplossing wist: vervanging van de heer Beelenkamp door een krachtiger persoon, die bereid was meer orde en discipline in het stations- en treinpersoneel te brengen. Kort daarop gaf de administrateur, de heer J.W. Bake, kennis van zijn besluit om op 1 augustus 1881 af te treden. Ik werd gevraagd om hem te vervangen maar verzocht bedenktijd. Ik was ziek en moe en had eigenlijk meer lust om neen te zeggen dan ja."

Hier eindigen schrijvers eigen herinneringen. Zijn zoon, H.A.D. van den Wall Bake heeft daar nog iets aan toegevoegd.

(50) "Slechts kort heeft mijn vader de Nederlandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij als administrateur mogen dienen. De ongesteldheid, waarvan hij in zijn herinneringen gewaagde, noupte hem in 1883 zijn betrekking neer te leggen en de eens zo werkkragtige man was tot werkloosheid gedwongen. Later is hij wel in zoverre hersteld, dat hij zich heeft kunnen inzetten voor het tot stand komen van de spoorweg Pretoria-Delegoabaai. Maar zijn zenuwgestel bleef aangetast."

## HET HUIS 'HEIDEPARK' TE HILVERSUM.

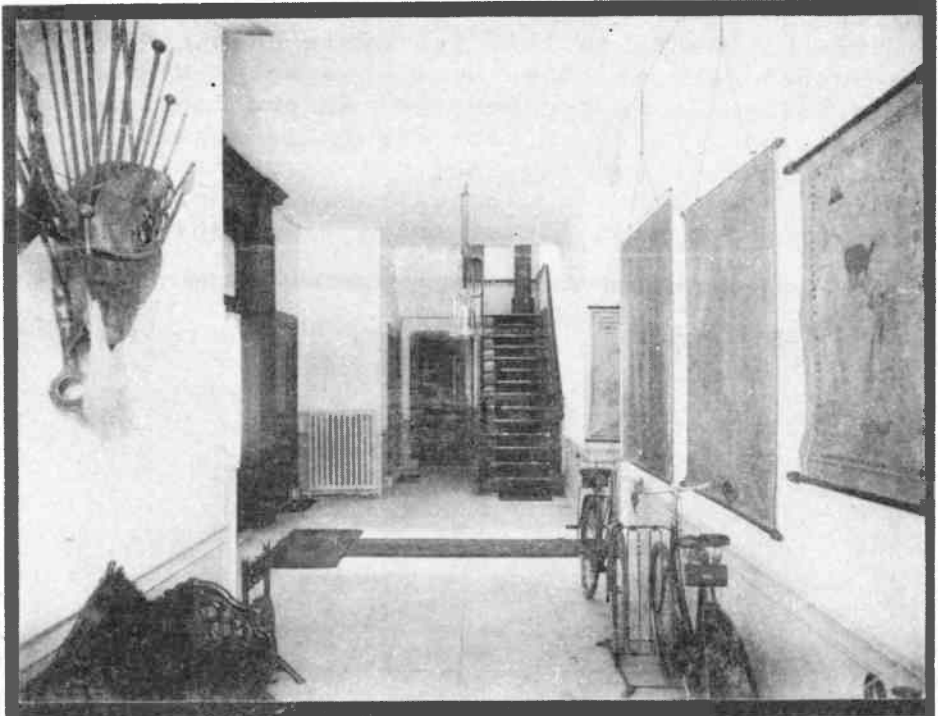
Uit: 'Levensherinneringen van R.W.J.C. van den Wall Bake (1843-1910)', aanwezig in het oud-archief van de gemeente Hilversum.

(10) Zijn vader Herman Adriaan Bake, op 28-9-1833 gehuwd met diens nicht Peggy Bake (dochter van prof. John Bake te Leiden) en destijds muntmeester te Utrecht, heeft in 1848 het grote buiten "Hoeve ter Heide" gekocht. "Een mooi huis met een grote boerderij. Mijn moeder vond het er erg zonnig, want er stond nog geen boom die enige schaduw gaf. In 1849 gingen wij voor het eerst naar "Heidepark", zo was de nieuwe buitenplaats herdoopt, en ik ging met mijn zuster op de meisjesdagschool



Interieur van één der vertrekken van Heidepark.  
(gem. archief)

te Hilversum bij juffrouw Fernhout." Later ging de schrijver in Utrecht op school. Vermoedelijk woonde het gezin alleen des zomers op "Heidepark". (14) "'s Zomers ging ik 's zaterdags naar buiten (d.w.z. naar Hilversum) om 's maandagsmorgens terug te keren." (Hij was "halvekostleerling".)



Entreehal van Heidepark. Aan de wand hangen kaarten van diverse spoorlijnen. (gem. archief)

"Toentertijd kon men niet anders dan per rijtuig van Utrecht naar Hilversum en teruggaan. Er was wel een diligence eenmaal per dag, maar die ging 's morgens uit Utrecht en 's avonds uit Hilversum." (30) In schrijvers bruidsdagen was er op



23 september 1865 een "aantekenpartij" op Heidepark. (41) "Op 28 september 1873 herdachten wij op Heidepark de veertigste trouwdag onzer ouders." Op 29 juni 1874 overleed zijn vader. (43) Op 1 september 1874 werd zoon John Herman geboren. "Dezelfde dag reed ik per de op 10 juni geopende Oosterspoorweg naar Hilversum om mijne moeder op Heidepark het heerlijke nieuws mede te delen." (52) De zoon H.A.D. van den Wall Bake heeft intussen het verhaal van zijn vader vervolgd: "In september 1887 overleed op Heidepark (waarheen het gezin blijkbaar verhuisd was) mijn zuster Betsy op 18-jarige leeftijd. (56) In 1902 vond mijn vader aanleiding voor een aantal betrekkingen te Amsterdam te bedanken, Amsterdam te verlaten en zich voorgoed te vestigen op zijn vaderlijk landgoed Heidepark te Hilversum. Dit gebeurde in het voorjaar van 1903. De jaren na 1903 op Heidepark doorgebracht, waren voor hem gelukkige jaren." (57) In 1905 en 1908 trouwden een zoon en een dochter. Op 5-10-1905 vierden zij het veertigjarig huwelijksfeest, temidden van alle kinderen en kleinkinderen op Heidepark. (58) Op 5-7-1910 stierf hij daar in het bijzijn van vrouw en kinderen.

P.W. de Lange

## VAN EN VOOR U

### VAN SCHAPENKAMP TOT VEENSHOF

Het is nu 45 jaar geleden, dat het naast de St. Jozefkerk gelegen Veenshof gebouwd werd als vervanging van het oude Schapenkamp. Dit Schapenkamp, gebouwd in 1856 door Gerrit Veen, was een hofje van 52 woningen en werd in 1860 aan het armbestuur van de St. Vitus geschonken. Daarbij werd als